

INTERNACIA FERVOJISTO

1995 · 3

77a – kaj lasta – redaktora babilo

Se mi bone memoras, laŭ la biblio oni devas pardoni pekojn de sia kunulo ne ĝis sep fojoj, sed ĝis sepdekoble sep fojoj.

Mi do dankas al la legantoj, ke vi agis laŭ la biblio kaj pardonis miajn erarojn, misfarojn kaj nefarojn sepdek + sep fojojn.

Ĉiam estis sprono al mi provi krei interesan revuon, kaj ĉiam kun miro mi vidis la rezulton. Mi ne malkaŝas, ĉu mi trovis la rezulton kontentiga aŭ ne, ĉar vi – la leganto – povas prijuĝi nur laŭ la konkretaj aspekto kaj enhavo kaj ne laŭ la imago en la interno de mia kapo.

La plej trafan karakterizaĵon pri la interno de mia kapo donis mia tiam naŭjara filo: Interne de via kapo, patro, kuras vireto. Li kuras pli kaj pli rapide, ĉar troviĝas nenio, je kio li povas stumbli!

De infanoj kaj ebriuloj ... ĉu ne.

Nu, mi adiaŭas vin kun dankoj kaj kun koro feliĉa pro multjara kunlaboro kun aro de eminentaj kunlaborantoj. Restu same fidelaj al la nova redaktoro kaj subtenu ŝin en ĉiuj rilatoj.

La malnova redaktoro.

Nova membro de la 'FERVOJISTO'-familio

BULTENO, organo de la Aŭstria Fervojista Esperanto-Federacio (AFEF), ekde la unua numero de sia 40a jarkolekto (1995) portas la subtitolon 'Aŭstria Fervojisto'.

Ni do povas bonvenigi niajn aŭstriajn kolegojn en la familion de 'FERVOJISTOj'.

Ombrele estas INTERNACIA FERVOJISTO, kiu per la nutraĵo liverita de sindonemaj, energiaj kaj maldormantaj kolegoj aperigas kiel eble plej rapide fervojajn novaĵojn kaj ĝenerale interesajn informojn de la fervoja mondo.

Sub ĝi, kaj nutrataj per informoj precipe interesaj al ĉiu unuopa nacio, estas la (naciaj) FERVOJISTOj, ekzemple: Itala Fervojisto, Jugoslavia Fervojisto, Svisa Fervojisto, (antaŭe aperinta Bulgara Fervojisto), Dana Fervojisto, Norvega Fervojisto, kaj do nun Aŭstria Fervojisto (tamen ĝisplue nur kiel subtitolo). Ĝojiga evoluo, kiu estas imitinda. Antaŭ kelkaj jaroj ĉefkomitatano De Sutter lanĉis la ideon, kaj kvankam kelkaj landaj asocioj jam de jaroj aperigis periodaĵon kun tia titolo, okazis kelkaj ŝanĝoj tiudirekten. ■

Rotacia neĝforigilo

Ankaŭ tre fortegaj neĝfalegoj bremsos estontece la fervojan trafikon sur la nova ICE-linio inter Hannover kaj Würzburg apenaŭ ne plu.

Sur la plej rapida fervoja montlinio la Deutsche Bahn AG (Germana Fervojo) povos nun uzi la plej fortan neĝforigilon de la mondo. Ĝis po 16000 da tunoj hore la neĝforigilo povas forigi. La maŝino havas tri elektromotorojn de po 405-kilovattoj.

(El gazeto General-Anzeiger, Bonn)

Frontpaĝo: Dana regiona trajno en bela printempo

Enhavo:



47a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

20a-26a de majo 1995 PÉCS, Hungario

La hungara landa asocio de IFEF afable invitis vin partopreni la **47an KONGRESON** en la sud-hungaria urbo PÉCS, interkonatiĝi kun la regiono de la departemento BARANYA kaj eventuale aliĝi al la postkongresa ekskurso en interesa parto de la hungara Granda Ebenaĵo sur la teritorio inter la riveroj Danubo kaj Tisza.

Tiu estas la tria kongreso de IFEF organizita en Hungario.

En 1962 en Budapeŝto kun mil partoprenantoj el 17 landoj kaj en 1982 en Balatonfüred kun 605 partoprenantoj el 17 landoj kongresis IFEF en Hungario.

La dumiljara urbo Pécs jam gastigis plurajn Esperanto-kongresojn. En la jaro 1966 la tiama prezidanto de UEA prof. Ivo Lapenna vizitanta la universitatan urbon konstatis: Pécs estas ideala urbo por Esperanto-kongresoj.

Ni esperas, ke ankaŭ vi fartos bone en la gastama urbo kaj hejmenportos belajn rememorojn. ■

Jarraporto de la sekretariejo pri la jaro 1994

Antaŭrimarkigo
La ordo de la raporto estas kiel tiu de la lastaj jaroj por faciligi komparojn. Pli detalajn informojn pri diversspecaj agadoj oni trovas en la lasta "Resuma jarraporto de la landaj asocioj" (IF 5/94 p.69).

Niaj mortintoj
Listo de malaperintoj estos legata dum la plenkunsido en Pécs.

1. **Membrostato**
   Bonvolu rigardi "Membrostato de IFEF" (aliloke en ĉi tiu IF).

2. **Interna laboro**
   2.1. **Estrarkunvenoj**
   La estraro kunvenis komplete dufoje (krom en Krems), en Krems mem marte kaj en Mezőkövesd (H) septembre. Ĉeestis, kiel gastoj, la Ĉk en ambaŭ kaj resp. la HPr kaj la Gv de la FK. La densajn tagordojn oni traktis kunlabore kaj konstrue.

   2.2. **Ĉefkomitatano**
   Li plenumis akurate siajn multflankajn taskojn; i.a. li forsendis unu cirkuleron kun la demandilo pri la landaj jarraportoj por la resumo de la vicprezidanto. Li kontribuis por la ĝisdatigo de la adresaro de la IFEF-funkciuloj nun presita de Ks.

   2.3. **Vizitoj**
   Ankaŭ en 1994 estraranoj partoprenis en kelkaj aranĝoj. Menciindaj estas: la fakkunveno en Seulo (KOR) dum la UEA-UK (ĉeestis Vp kaj aliaj, inter kiuj k-go S.S.PRAHDAN el Hindio) kaj la FISAIC-kunveno en Lovran (HR) (ĉeestis Pr, Vp, Ks, Sk).

   2.4. **Evoluo en kelkaj landoj**
   Nenio menciindas.

3. **Laborplano**
   3.1. **Koresponda Servo**
   Kav. Germano GIMELLI (I) bone plenumas la laboron, kiu plivastiĝas.



3.2. Junularo
Nenio estas rimarkinda.

3.3. Faka Komisiono
En 1994 daŭris la agado de la FK sub la gvidado de inĝ. Jozsef HALÁSZ (H) (Gv) kaj de la du sekretarioj: (TS-Sk) d-ro Heinz HOFFMANN (D) (Terminara Sekcio), (FAS-Sk) inĝ. Ladislav KOVÁŘ (CZ) (Fake Aplika Sekcio) kaj redaktoro (Te-Ku-Rd) k-go Dieter HARTIG (D).

En 1994 eblis atingi kelkajn gravajn rezultojn:

1) UIC kaj IFEF subskribis kontrakton pere de kiu IFEF estas agnoskata samrajta kiel fervoja reto kaj nun Esperanto estas inter la 11 lingvoj oficiale uzitaj de UIC en la speciala "CD-ROM"-diskedo;
2) aperis "Fervojfakaj Kajeroj" n-ro 3;
3) en Seulo (KOR) okazis fervojista kunveno sub la gvidado de Vp István GULYÁS, kiu priskribis la pasintan IFK-Krems (A) kaj prezentis la venontan en Pécs (H); okazis du prelegoj je la ĉeesto de kelkdek da kolegoj el multaj landoj.

4. Aranĝoj

4.1. IFES = IFEF-Skisemajno
La 35a IFES sukcese okazis 5.-12.02. 1994 en Poiana BRASOV (RO), kun ne multnombra partopreno, sed tre interesa (vidu IF 2/94, p.27-28).

4.2. IFK = IFEF-Kongreso
La 46a IFK okazis 13.-20.05.1994 en Krems (A). Ĉeestis 401 partoprenantoj el 21 landoj. Jen la plej gravaj eventoj:

a) Ĉiuj aranĝoj okazis en tre taŭgaj kunvenejoj.
b) Dum la inaŭguro salutis (kelkaj en E-o): d-ro Erwin SEMMELRATH, FISAIC-vicprezidanto (en E-o); la urbestro s-ro Erich GRABNER; la direktoro de direkcio Vieno ÖBB, dipl.inĝ.Franz POLZER, la prezidanto de la Fervojista Kultura Societo Vieno, s-ro Kurt SILVESTRI; la sekretario de la Sindikato Fervojista, s-ro Gerhard NOWAK; kaj aliaj.
c) La Pr de FFEA, k-go Pierre ROBIOLLE estis distingita per Ora FISAIC-medalo.
d) La komitato aprobis la sendon de letero al la fervojoj, kiuj ankoraŭ ne aperigas Esperanto-klarigojn en la horaroj kaj alian, dankan, al tiuj, kiuj jam havas ilin. Alia propono rilatis al diversaj ŝanĝoj en la IFEF-Statuto.
e) Estis unu ĉefa Fakprelego: "Alpa transit-trafiko" (Verkis ĝin dipl.inĝ. Fritz TSCHOM) kaj multaj (ok) interesaj "Fakaj prelegoj, novaĵoj, aktualaĵoj" (vidu IF 4/94 p.53).
f) Okazis tre interesaj ekskursoj: buse al Melk kaj Dürnstein; trajne al Mariazell (internacia pilgrimloko, kie okazis arboplantado).
g) Estis amuzigaj, artaj, distraj aranĝoj: balvespero en salono de la kastelo Grafenegg; estis aŭstra kaj kultura vesperoj.
h) Menciindas ankaŭ la tre akurataj kongresbultenoj fare de s-ano Andreo PETTYN de Radio Varsovio.

5. Eksteraj rilatoj

5.1. UEA
La kontaktoj kaj kunlaboroj inter UEA kaj IFEF estas bonaj. Ja IFEF estas la plej vasta kaj unu el la plej bone organizitaj fakaj esperantistaj aliĝintaj asocioj. Ja bedaŭrindas la nuna malatento al faka agado.

5.2. FISAIC
La kontaktoj kaj kunlaboroj inter FISAIC kaj IFEF estas tre bonaj. La Esperanto-uzado en FISAIC plu daŭras, danke al la FFEA-kolegoj.

Fina komentario
La ĝenerala membrara situacio ne montras favoran situacion. Plu daŭras evidentiĝo de antaŭvidita membro-malkresko, kvankam estas pli granda nombro da landaj asocioj.

Cetere malkreskas ankaŭ la emo engaĝiĝi en federaciaj taskoj. Eble oni ne komprenas gravan aliflankan aspekton de nia faka ĝis nun neniam atingitaj sukcesoj pri E-o ĉe internaciaj organizoj:

a) rekonfirmo kiel laborlingvo en FISAIC; →

b) agnosko, oficialigo kaj adopto en dekunulingva UIC-vortaro, kiu baldaŭ ĉiuj uzos per CD-ROM.

Ni nepre devas ne lasi fali tiujn atutojn. Estas rolo por Esperanto ĉe la fervojo. Ni devas flagsvingi ilin kiel niajn devizojn.

Ankaŭ niaj kongresoj reelmontras la entreprenemon de nia kapabla kategorio, kiu tute racie konsciu pri la obstakloj. La grandaj kaj rapidaj ŝanĝoj en la fervojaj organizoj, privatigo de retoj, antaŭtempaj pensiigoj, ne dungado de junaj fervojistoj, krom ekonomiaj kaj socipolitikaj malfacilaĵoj en multaj landoj, eĉ militoj, ktp, ja povas bremsi, sed tute ne devas malhelpi nian agadon.

Ankaŭ 1994 estis jaro frukt- kaj esperhava.

Bolonjo, aprilo 1995

Romano Bolognesi, sekretario

Raporto de la kasisto pri la jaro 1994

Enspezoj	DKK	Elspezoj	DKK
Kotizoj	34115,42	Internacia Fervojisto	27657,25
Adopta Fonduso	822,50	Estraro	4465,45
Rentoj	442,50	Administrado	964,50
		Reprezentado	348,40
		Kotizoj	1014,12
		Flagetoj	2633,50
		Adopta Fonduso	822,50
Sumo	35380,42		37905,72
Plielspezoj	2525,30		
ENTUTE	**37905,72**		37905,72

Bilanco je la 31.12.1994

Aktivoj	DKK	DKK	Pasivoj	DKK	DKK
Kaso		240,00	Kongresa Garantia Fonduso		7139,77
Ĝiro 1258026	1801,19		Junulara Fonduso		91,90
Ĝiro 85 4110-5 2966,73 CHF =	13712,20	15513,39	Adopta Fonduso		4279,98
Den Danske Bank	20845,44		Terminara Fonduso		35042,77
Thurgauische Kant 1828,65 CHF =	7880,11	28725,55	Havaĵo 1.1.1994	3231,37	
Inventaro		2781,55	Plielspezoj 1994	2525,30	
			Havaĵo 31.12.1994		706,07
Bilanco		**47260,49**			**47260,49**

Membrostato de IFEF

Lando	1993	1994		1993	1994
Aŭstrio	83	79	Hungario	60	60
Belgio	50	50	Italio	190	190
Britio	30	30	Japanio	13	13
Bulgario	33	32	Jugoslavio	60	20
Ĉeĥio	55	55	Kroatio	20	20
Ĉinio	20	20	Nederlando	28	28
Danio	65	65	Norvegio	50	50
Estonio	20	20	Pollando	22	10
Finnlando	14	14	Rumanio	20	20
Francio	210	210	Slovakio	20	20
Germanio	461	426	Slovenio	20	20
Hispanio	129	127	Svisio	75	75
			Individuaj	11	12 ■



La 36a IFES en "eta Paradizo"

Laŭ la informilo pri la IFES 95 (18a-25a de marto) la IFES-anoj estis kore bonvenaj en Mühlbach/Aŭstrio, sub la majesta montmasivo Hochkönig (2942 m), proksime de la urbo kaj relvoja nodo Bischofshofen.

Laŭ la opinio de la tieaj regionanoj iliaj vilaĝo kaj ĉirkaŭaĵo estas "eta Paradizo".

La 42 gepartoprenantoj el 6 landoj trovis multajn eblecojn sperti, ĉu por skii alpine ĉu longdistance, ĉu por ĝui la freŝan montaran aeron sur vintraj migradvojoj. I.a. la grupo de piedirantoj estis la relative plej granda, ĉu bona signo por skisemajno? Eĉ la alpine skiantoj povis "neĝdanci" sur pistoj kun 160 km de longeco en plenvintra pejzaĝo. Ekz. la t.n. "Hochkönig-Skischankel" (Hochkönig- skibalancilo) de Mühlbach ĝis Maria Alm, ĉ. 25 km distanco, estis kulmino.

Nia domicilo "Mühlbacher Hof" ofertis variajn kaj bongustajn maten- kaj vespermanĝaĵon, la familio Bürgler vere serveme kaj amike regalis nin.

Laŭ la programo okazis:

sabaton, 18.03:	interkona kaj amika vespero
dimanĉon, 19.03:	filmvespero, ekz. pri la pasintjara IFES en Rumanio
lundon, 20.03:	karnavala vespero
mardon, 21.03:	surpriza vespero, ekz. prezentado de ludoj, skeĉoj, poemoj
merkredon, 22.03:	posttagmeze vizito de parto de iama kupra minejo kaj de mineja muzeo en la vilaĝo, kaj la hotelo aranĝis muzikvesperon por dancemuloj
ĵaŭdon, 23.03:	posttagmeze okazis la piedira konkurso, vespere okazis la lingva konkurso
vendredon, 24.03:	tage: alpinaj kaj longdistancaj konkursoj, vespere: disdono de premioj kaj adiaŭo

Liston de la gajnintoj bv vidi fine!

Dum tiu ĉi IFES eĉ okazis eksterordinara konkurso, nome infektado pere de agresiva (ruĝa) viruso de unu al alia, kiu ne kaŭzis gajnintojn, sed suferantojn je sufiĉe fortaj doloroj en la stomako kaj en la intestaro. →



La etoso estis harmonia kaj familia, sed miaopinie de unu IFES post alia rimarkiĝas la rapida maljuniĝo de la IFES-komunumo. Vere bedaŭrinde mankas gejunuloj. Ĉu eble estus pli bone, se gejunuloj aranĝus la IFES-ojn, ĉar ni aĝuloj ne jam povas altiri junajn adeptojn - nature.

La sinceran dankon de ĉiuj partoprenintoj meritas niaj danaj lingvoamikoj por la organizado kaj gvidado tra la semajna programo. Ilia agado estas des pli rekoninde, ĉar ili antaŭlaboris organize de eksterlande kaj ili ne estas indiĝenoj de montara regiono.

Al la 37a IFES invitas nun la ĉeĥa landa IFEF-sekcio en la montaro Jeseniki, proksime de la urbo Opava (18.-25.februaro 96).

Egon Kiefer

Listo de la gajnintoj de la konkursoj:

karnavala:	1) geedzoj Röder
	2) Jana Jakukčova kaj Hubert Peyrouty
	3) Irmgard Andreck kaj Horst Theurich
piedira:	1) Kim Henriksen kun la tuta familio
	2) Dina Deloyer
	3) Jana Jakukčova
slaloma, virina:	1) Greta Scharf
	2) Ragna Bang Olsen
	3) Elisabeth Röder
slaloma, vira:	1) Hubert Peyrouty
	2) Johann Scharf
	3) Vitus Röder
longdistanca, virina:	1) Denise Hervouet (nur unu partoprenis)
longdistanca, vira:	1) Bodo Ehrlich
	2) Ole Blaust
	3) Josef Weidacher
IFEF-premio:	Vitus Röder

■

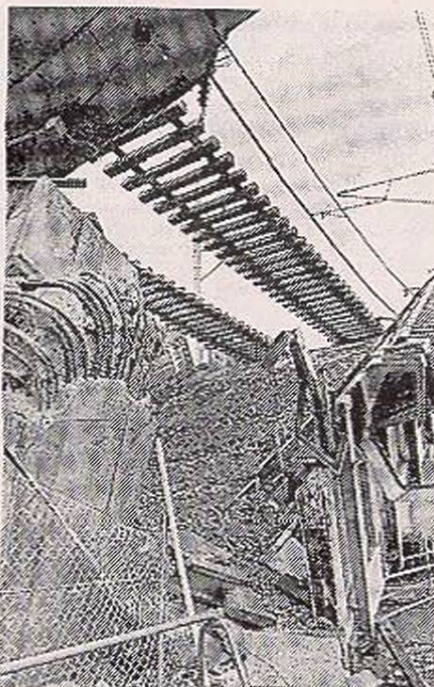
Tertremoj kaj fervojo en Japanio

Surbaze de letero el Japanio, sendita de nia kolego Nobuki Naosuke el Okayama, ni publikigas jenan raporton, ekstraktitan el la letero. La tekston aranĝis Joachim Giessner.

S-ro Nobuki, emeritulo, kiu estis konduktoro sur la grandrapida ĉeflinio, loĝas 120 km for de Kobe, kie okazis la terura tertremo (aŭ sismo) la 17an de januaro 1995. En tiu mateno li vekiĝis pro skuado de sia lito. Li ne povis moviĝi pro timo kaj atendis la finon de la sismo en la lito. Poste li eksciis, ke la intenso en lia regiono estis 4 galoj (laŭ japanaj mezurunuoj, gal = cm/s^2), sed en la centro ĝi atingis la forton sep. Li kaj lia familio restis sanaj, kaj la posedaĵoj ne estis difektitaj. Nur granda ligna pupo falis. La fervojo en la regiono duonan tagon ne funkciis pro inspektado.

Sed inter la stacioj Osaka kaj Nisikasi sur la ĉefa linio rompiĝis la pilieroj sub 8 pontoj, tiel ke la reloj pendis en aero. Bone, ke la tertremo okazis je 5.46h, ĉar la trajntrafiko sur la ĉeflinio komenciĝas je la 6.00h. La unua trajno en Osaka jam atendis ekveturon. La plej proksima rompita loko troviĝis 8 km de Osaka. En tiu punkto la trajno estus havinta rapidecon de 220 km/h. Kaze de tia tremo ja aŭtomate estas interrompita la elektra kurento en la fidro, sed malgraŭ tio tia trajno ja bezonus 2,4 km da bremsvojo. Se la sismo estus okazinta 20 minutojn poste, neimagebla katastrofo sur la linio estus sekvinta.

Alia japana kolego raportas, ke laŭlonge de la fervojaj linioj estas instalitaj sismografoj, kiuj estas ligitaj kun linia komandejo. Laŭ la informoj



de la sismografoj, de stacioj kaj el aliaj fontoj la komandejo rapide instruas la fervojistojn, kiel ili agu.

Ekzistas leĝe rajtigita komisiono por antaŭa ekkono de sismoj, kiu konsistas el sismologoj. Se tiuj konstatas simptomojn pri alproksimiĝo de tertremo, ili estas kunvokataj por prijuĝi la situacion. Laŭ tiu juĝo ili deklaras "antaŭgardadon" kontraŭ tertremo. Kaze de kunvoko de la komisiono kaj laŭ ties juĝo tuj estas elsendataj informoj pere de radio kaj televido.

Por la ĉeflinioj ekzistas apartaj reguloj laŭ fakoj "ĝeneralaj aferoj, transporto, relkonservado kaj elektro". En kazo de tia deklaro ĉiuj trajnoj devas halti en la plej proksima stacio. Laŭlonge de la linio en distancoj de ĉirkaŭ 25 km troviĝas mezurbudoj por tertremoj, en kiuj estas instalitaj po du sismografoj, unu por pli ol 40 galoj, la aliaj por pli ol 80 galoj, krome registrilo por forta tertremo. La sismografoj estas ligitaj al la fidro. Se tertremo estas pli forta ol 40 galoj, ili tuj interrompas aŭtomate la liveradon de elektra energio al la fidro kaj samtempe funkciigas danĝerbremsigon de ĉiuj trajnoj.

En la pasintaj jaroj sur la norda insulo Hokkaido kaj en la orientnorda parto de Japanio okazis sinsekve grandaj sismoj kaj tute ne atendite ĉifoje en Kobe. Nun la japanoj amare ekkonas, ke ili kvazaŭ balance vivas sur tre malfidinda fundamento. Kaj jam oni antaŭvidas, ke tertremo en suda parto de distrikto Kantoo okazos en proksima estonteco je intenco "sep" en regiono de 14500 km², kie ekzistas 25 fervojaj linioj kun entute 1500 km. Kiam vojaĝas multaj homoj antaŭ kaj post labortempo, tie veturas trajnoj en ĉiu dua minuto, kaj ili transportas pli ol unu milionon da pasaĝeroj hore. Ekde 1993 la Japana Orienta Fervojo komencis plifortigi 550 pontojn, nun des pli rapide. Oni ĉefe plifortigas pilierojn per feraj platoj kaj plilarĝigas la betonan parton de la pontopiedoj.

S-ro Nobuki aldonis, ke nia membro Tatumi Hirosi, loĝanta en Nisinomiya, travivis la tertremon sane, sed lia domo havis fendojn en la muroj. ■

Harmonia renkontiĝo de GEFA

Ankaŭ en 1995 Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) estis invitinta siajn pliaĝulojn al printempa renkontiĝo. La 8an de aprilo 1995 oni kolektiĝis en la konferenca salonego de la stacidomo Würzberg. Bonvenigis la alvenintojn R.Terjung, organizanto de la harmonie pasanta kunveno, kaj GEFA-prezidanto J.Giessner, kiu laste prezentis per videofilmo "Vintra vaporo en karpata arbaro" unu el la lastaj etŝpuraj arbarfervojoj en Rumanio. La neniam laca E.-Kiefer ne nur informis lerte la aŭskultantojn pri la eventoriĉa historio de Würzberg, li ankaŭ gvidis la grupon, post komuna tagmanĝo en la stacidoma restoracio, tra la vidinda urbokerno. La teruraj damaĝoj de la lasta milito estas preskaŭ forigitaj. Regis printempa brilo, kiam la partoprenintoj adiaŭis kun danko pro la bonega organizado.

W.Barnickel (D)

Jaromír Babička, Ĉeĥa respubliko, Honora Membro de IFEF



Vivpriskribo

Mi naskiĝis la 8.8. 1908 en Lety.

Post fundamenta lernejo en Dobřichovice, mi studadis ĉe Ŝtata reala Gimnazio en Beroun. Post okjara studo mi maturiĝis en junio 1927. La 6.oktobro 1927 mi komencis deĵori ĉe ČSD (Ĉeĥoslavakaj ŝtataj fervojoj) kiel trajnekspedisto. En tiu funkcio mi laboris en diversaj stacioj, lastfoje en Praha ĉefstacio. Post la dua mondmilito en majo 1945, mi fariĝis vicstaciestro en Děčín ĉefstacio. Děčín estas limstacio al Germanio.

En la jaro 1948, kiam komunistoj okupis regadon en nia respubliko, mi estis enkarcerigita. Oni kulpigis min pro patrujperfido kaj spionado. Oni riproĉis min, ke pere de Esperanto mi sendas sciigojn al fremdlando kaj tiel spionas kaj perfidas nian socialistan ŝtaton. Post duonjara severa esplorado oni kondamnis min al dudekjara puno en peza malliberejo. Unue oni proponis por mi plej altan punon, tio estas morto. Poste oni ŝanĝis ĝin al nur 20 jaroj en minejo.

Mi estis sendita en plej malbona malliberejo en uranminejon en famkonata "Jáhymov" [Jaĥimov]. Tie mi travivis en teruraj kondiĉoj 4 jarojn. Dank'al miaj familianoj, kiuj sukcesis gajni bonegan advokaton, oni permesis al mi revizion de mia proceso. Tio okazis jam post kontraŭkomunista revolucio en Hungario, kiam ankaŭ ĉe ni la situo pliboniĝis, mi sukcesis kaj mi povis reveni hejmen. Sed mi ne kapablis gajni kiel ajn laboron kaj devis vivi kun mia edzino en malbonaj kondiĉoj nur el tre malgranda salajro de mia edzino aŭ el helpoj de niaj amikoj kaj okazis, ke ni devis iri kelkfoje dormi sen manĝado.

Post preskaŭ du jaroj oni permesis al mi labori kiel signalisto ĉe ČSD en stacidomo Řevnice. Tie mi laboris preskaŭ tri jarojn. Dum tiu tempo mi ofte kontaktis kun mia amiko, fervora esperantisto kiel mi, kiu deĵoris en fervoja ministerio. Helpe de li oni fine permesis post multaj obstakloj deĵori kiel trajnekspedisto. Do post multaj jaroj mi fine revenis tien, kie mi kiel junulo komencis. Post kelkaj jaroj kaj helpe de miaj Esperanto-amikoj oni konstatis, ke estus eble eluzi miajn multajn spertojn ĉe fervojo pli bone al prospero de la fervojo, kaj oni destinis min deĵori ĉe Instituto por instruado, kiel inspektoro por instrui kaj ekzameni fervojajn deĵorantulojn.

En tiu funkcio mi sukcesis fine fini mian fervojistan karieron ĝis la jaro 1970, kiam mi emeritiĝis.

Do mi esperas, ke tio estas konciza mia vivpriskribo. Pere de Esperanto mi gajnis tre multajn sincerajn kaj bonegajn geamikojn kun kiuj mi travivis multajn neforgeseblajn horojn kaj tagojn dum kongresoj eĉ dum privataj vizitoj kaj en nia loĝejo kaj ĉe ili en iliaj landoj kaj loĝejoj.

Bedaŭrinde mia amo kaj fervora entuziasmo por Esperanto kaŭzis al mi multajn malamikojn, ĉefe dum la komunista reĝimo. Ili devigis min perdi mian okupon, dum kvar jaroj travivi terurajn tempojn en uranminejoj kaj priŝtelis de mi kelkajn jarojn de mia vivo. Ili detruis mian edzecon kaj grave malbonigis mian sanstaton. Spite tion mi estas feliĉa eklerninte Esperanton kaj neniam mi bedaŭras tion, spite tion, kion mi pere de ĝi suferis.

Neforgeseblaj restos en mia menso rememoroj al belegaj tagoj travivitaj dum kongresoj de IFEF, ekzemple en Hamar, Fulda, Avignon, Balatonfüred. Bedaŭrinde mia sanstato difektita dum mia malliberigo kaj malbonaj vivkondiĉoj post reveno hejmen malebligis min partopreni ĉiujn, kiel mi ĉiam deziris. →

Sed neniam mi ĉesis esti fidela al dediĉo de nia neforgesebla Majstro D-ro L.L.Zamenhof.

Vivu por eterne nia ESPERANTO !

Mi kaj Esperanto

Ankoraŭ kiam mi studadis, min interesis Esperanto, internacia lingvo, kiun kompilis D-ro Zamenhof kaj pri kiu rakontis al ni unu profesoro. Bedaŭrinde mi ne havis eblecon ellerni ĝin.

Nur post la milito en la jaro 1945, kiam mi deĵoris en Děčín, mi aliĝis en kurson por komencantoj. Tre plaĉis al mi Esperanto, kaj mi fervore lernis ĝis. Ĉar mi konis sufiĉe bone latinan lingvon, mi rapide progresis, kaj post unu jaro mi kune kun s-ro Růžička kaj kelkaj interesuloj fondis en Děčín unuan Esperanto-rondeton "Ĉiam antaŭen". Baldaŭ aliĝis kelkaj interesuloj. Ni sukcesis gajni propran klubejon, kie ni ĉiusemajne kunvenadis. Mi funkciis kiel instruisto, kaj oni elektis min prezidanto de nia klubo. Ĉiujare ni organizis kursojn, kaj nia klubo bone prosperis ĝis la jaro 1948, kiam komunistoj okupis la registaron kaj nia klubo estis disigita. Spite tion ni sukcesis plue kunveni ĝis la jaro 1954, kiam mi estis enkarcerigita. Nia rondeto disfalis, ĉar multaj klubanoj ĉesis interesi sin pri Esperanto, timante, ke sama sorto kiel min trafu ankaŭ ilin.

Dum kelkmonata esplorado la ŝtata polico kondamnis min pro perfido al patrujo kaj spionado pere de Esperanto. Mi ricevis dudekjaran punon en tre severa malliberejo kaj en uranminejo en Jachymov. Post kvar jaroj al mi kaj al miaj familianoj oni permesis renovigon de mia proceso, en kiu mi bonŝancis, kaj mi estis liberigita.

Reveninte hejmen mi fariĝis ano de praga Esperanto-klubo. Mi multe kontaktis kun mia amiko Bohumil Král, kiu laboris en la fervoja ministerio. Mi, li kaj amiko Bartosík fondis ĉeĥan sekcion de IFEF. Post morto de s-ro Král centro de nia sekcio transvenis en Česká Třebová, kie funkciis forta Esperanto-klubo sub gvido de s-ro Jiří Pištora kaj multaj aliaj samideanoj. Mi restis en Praha kaj funkciis kiel instruisto en multaj Esperanto-kursoj.

Dum la kongreso de IFEF en Olomouc mi estis pro meritoj de Esperanto honorigita kiel "Honora Membro de IFEF". Tio estas por mi plej granda premio pro ĉio, kion mi por kara Esperanto sukcesis fari, kaj mi sentis min feliĉega. ■

El la historio de la fervojo

Jan Perner



Jan Perner
(1815 - 1845)

»... post la ĉerko paŝis parencaro, inĝenieroj, multaj funebraj gastoj. Tiele iris procesio sub hela suno de la muelejo antaŭ la urbo tra la ĉefa strato al malnova preĝejeto proksime de fervoja stacio en Pardubice, kie jam atendis masonita tombo la mortinton...«

Tiele skribis la gazeto antaŭ preskaŭ 150 jaroj pri la entombigo de inĝeniero **Jan Perner**, viro nur tridekjara, kiu tamen fariĝis heroo por multaj generacioj de fervojistoj. Filo de muelisto, ĉeĥo, patrujamanto, kiu per siaj diligento kaj laboremo fariĝis fakulo "par excellence". Nur iam, preskaŭ nevole, oni trovas ĉe li ankaŭ iomete diferencajn karakterizajn trajtojn: raban pionirecon, sagacon, kalkulemon, senatentemon.

Kia Jan Perner efektive estis? Bonanima laboranto aŭ programa karieristo? Ĉu al tio respondos kelkaj enrigardoj en la vivon de viro, kies nomo restos porĉiame kunligita kun la fervoja linio Pardubice - Prago, la plej malnova ĝis nun servanta praga stacio sed ankaŭ la fervoja linio Prago - Děčín.

Li devenis el ĉeĥa kamparo apud Čáslav, nask-

iĝinta en familio de apudlaba mueljsto. Legado de la gazeto "Čechslav", precipe informoj pri teknika evoluo tiom influis lin, ke li decidis fari ion neatenditan: kvankam unuenaskito, li rezignas heredaĵon kaj foriras al Prago por studi teknikon.

La oftaj priskriboj, ke li estis senmona kaj ke li devis propramane prilabori ĉion por vivteni sin, ne estas realaj. Lia patro tamen – kvankam sen konsiderinda elano – antaŭ ol li forlasis la hejmon orde elpagis lin. La juna Perner do tute senmona ne estis. Tamen li kiel junulo ekkonas la rolon de mono kaj ĝian povon – tiu ĉi ekkono poste akompanas lian tutan vivon. Politeknikan lernejon en Prago li studis de 1831 ĝis 1833 kun rezulto eminenta, kaj li sukcesis dum la studjaroj ekkoni multajn elstarajn personojn de la tiama Prago, ekzemple Jungmann, Palacký, Mácha kaj Tyl.

Post la studperiodo li komencas praktikan vivon kiel ekonomia praktikanto en bienego en Radim apud Jičín. Tie ĉi li legis gazetanoncon, per kiu konstruisto de ĉevallinio en České Budějovice, nun projektanto kaj konstruanto de la unua fervojo en Ruslando, František Antonín Gerstner, logis ĉeĥajn politeknikajn diplomitojn al inĝenierpostenoj en Ruslando. Perner konis Gerstner kiel sian instruiston jam dum sia studperiodo en Prago kaj aliĝis. Gerstner sian lernanton ne nur akceptis, sed sendas lin unue studvojaĝi fervojon en Belgio kaj Anglujo. Do al landoj, kie oni jam havis certajn spertojn je konstruo de fervojo. Tiujn spertojn la juna Perner diligente kolektis supozante uzi ilin ĉe Gertner dum pretendema, krea laboro konstruante fervojon.

Alveno al Ruslando kaj realigo de stereotipa, taglaborista laboro ĉe Gerstner sen eblo de memdecido, rezultigas ŝanĝon de Perner de liberala instruitulo al severa plenumanto de la povo. Post unu afero – monpunado de konstruinspektisto Perner fare de cara oficejo kaj sekve maldungita de Gerstner – li restas en fremda lando sen laboro kaj mono.

Estas novembro 1836 kaj Perner revenas de Peterburgo hejmen. Plej ofte piedire li migras tra Moskvo al Lvov, la tiama ĉefurbo de aŭstria Galicio. Tie li estas akceptita en la familio de ĉeĥa kontoficisto K.V.Zap kaj forgesas la malsukceson ĉe Gerstner. Legante gazetaron li ekscias pri komencanta konstruo de Norda Fervojo de la Imperiestro Ferdinando el Vieno norden tra Moravio. Li denove sentas sian oportunon kaj decidas skribi al Vieno proponante sian servon al la konstrua kompanio. Li estas akceptita kaj dungita.

Lia deĵoro fariĝas la konstrua direkcio de la Ferdinanda Fervojo. Tie ĉi regas tute alia sistemo ol ĉe Gerstner en Ruslando. Memstaron kaj originalan solvon Perner havas rekte en la laborkondiĉoj. Liaj laborrezultoj baldaŭ ekinteresis liajn ĉefojn Ghega kaj Negrelli. Ili aprecas la senkonkurencajn organizajn kapablojn de Perner, tiam 24-jara.

Baldaŭ post kiam la ŝtato decidis plu konstrui fervojojn kiel ŝtataj, ni trovas Perner enserve de la novaj ŝtataj fervojlinioj. Kaj liaj taskoj ne estas sensignifaj. Ricevante monatan salajron de po 120 ormoneroj Perner traceas linion Olomouc - Prago, fariĝas konstrua gvidanto de la linioparto Pardubice - Prago, en kunlaboro kun arkitekto Jungling li konstruas fervojan stacion en Prago, traceas fervojan linion Prago - Dresden...

Kun titolo de ĉefinĝeniero Jan Perner enĵetas sin ankaŭ en la pragan societan vivon. Li fariĝas membro de Industria Unuiĝo kaj partoprenas patriotan agadon. Li kun kompetenta fiero anoncas en letero adresita al sia pli juna frato la konstruon de la fervojo tra Pardubice: »... el tio sekvas, ke ni ĉiuj fariĝas imperiestraj oficistoj...«, li subtenas eldonon de kolektitaj verkoj de la ĉeĥa dramverkisto Josef Kajetán Tyl kaj vizitas ĉeĥajn teatraĵojn. La ĝis tiam senkonflikta Perner trapasas de 1843 serion da malagrablaj disputadoj, precipe kun lokaj politikaj oficoj, al kiuj li kontraŭrajte malpermesas partopreni en traceo-plenumaj komisioj kaj traktadoj. Per sia konduto li kolerigis eĉ konstrudirektoron Strobach, kiu plendprotestas kontraŭ Perner ĉe la landa administranto, ĉefduko Štěpán. Kiam la aferoj, elvokitaj per tromemfida konduto de ĉefinĝeniero Perner, havas sian finludon eĉ ĉe la plej altaj politikinstancoj en Vieno, savas la filon de muelisto nur la famo de unu el la plej kapablaj fervojaj inĝenieroj. →

Kaj tia Jan Perner sendispute estas. Lia plej granda tago tamen nur poste alvenas. Tiutage estas forgesitaj disputoj, aroganteco, plendoj. Prago bonakceptas kaj salutas la unuan trajnon, solenaĵoj laŭras kelkajn tagojn, kaj Perner mem povas legi en la prestiĝa gazeto "Kwety" (Floroj), ke »... la unua vaportrajno, nomata "Čechy" (Bohemio) ... ekveturis per gracila mano de ĉarma patriotino ŝike florkronita kaj per koloroj naciaj dekorita je la 9a horo el Pardubice, sub persona gvidado de nia estimata sampatrujano, la ĉefa inĝeniero sinjoro Jan Perner...«

Afiŝoj de la porokazaj dramprezentadoj estas forŝiritaj de la vento, forgesitaj estas ankaŭ multaj honorversaĵoj, verkitaj honore al la alveno de la unua trajno. Alvenas ordinara ĉiutaga laboro por la fervojo kaj ĝia konstruanto. Perner denove estas plene okupata, nun por konstrui fervojan linion Prago - Dresden. Li estas honorigita per titolo de supera inĝeniero »... pro elstaraj konoj, senlaca agado, plej altaj fortostreĉaj kaj sukcesaj faroj«. Li tamen devas akcepti la realaĵon, ke la plej supera trafika inĝeniero de la tuta linio Olomouc-Prago estas nomumita ne li, sed lia kolego Karel Keissler. Sian verkaĵon li forgesas nek la 9an de septembro 1845, kiam li revenas per trajno de Olomouc al Prago. Post traveturo de la tunelo apud Choceň li descendas suban ŝtupon de la vagono kaj rerigardas, eble por spekti la tunelan portalon, kruela fatalo lin trafas, per palisego staranta proksime de la trako antaŭ enveturo al la stacio li estas trafita kaj faligita teren. Oni konsilas al li ne plu veturi. Sed Jan Perner, fervoja inĝeniero kaj konstruisto, ne kutimis cedi. Li daŭrigas veturi al Pardubice. Sed la vundigo estas pli forta ol lia volo. Mortige vunditan oni transportas lin en la gepatran domon, kie li la sekvan tagon mortas.

»Laboristo estas mortema, sed lia laboraĵo vivas«, verkis klasikulo. Al Jan Perner oni povas, vere dirite, riproĉi tion aŭ alion. Li vivis plenan vivon kaj tia vivo ofte ne estas senkonflikta. Dek ok inĝenieroj de la ŝtata fervojo kaj ses urbanoj, alterne portantaj lian ĉerkon, akompanis sur la lasta vojo homon, kiu ne povas esti forgesita.

Esperantigis Jindřich Tomišek

Kroata jarkunveno

Impresoj el Kroatio

Volonte mi sekvis inviton ĉeesti la jarkunvenon de nia kroata fervojista Esperanto-Asocio. Ĝi okazis en Zagreb la 14an de marto 1995 en ejo de la fervoja direkcio kun proksimume 50 gepartoprenantoj. Estis donitaj la kutimaj raportoj kaj reelektita la estraro sub prezidantino Marica Brletić. Mi salutis la kunvenon nome de la IFEF-estraro kaj de la germana landa asocio GEFA. Sed mi ankaŭ prenis la okazon prezenti el mia multjara provizo serion da elektitaj diapozitivoj el la IFK Rijeka, Maribor kaj Skopje, kiuj vekis multajn memorojn. Sekvis kelkhora gaja kunestado ĝis malfrua vespero, fine kun kantado de kroataj kantoj.

Tio estis sobra raporto, al kiu decas alkroĉi kelkajn rimarkigojn. Kiel en ĉiuj landoj, kies enloĝantoj nun devas vivteni sin sub ofte malfacilaj cirkonstancoj, ankaŭ la organizado de tia festeto ne estis simpla afero. Sed la asocia estraro ne nur majstris tion, sed ligis al ĝi du gravajn akceptojn, el kiuj unu ĉe la Komerca Ĉambro, kie ties konsilisto, flue parolanta esperantisto kaj prezidanto de la Kroata Esperanto-Unuiĝo, interese informis pri multflankaj komercaj aferoj.

La dua akcepto okazis ĉe la vicprezidanto de la Kroataj Fervojoj, kiuj laŭ siaj eblecoj subtenas la agadon de niaj kolegoj. Ambaŭ akceptoj donis okazon pritrakti problemojn koncernantajn nian fervojistan asocion. Ĉiam estis ekkonebla la fakto, ke Kroatio devas barakti en tiu malagrabla situacio post la konataj eventoj en eksa Jugoslavio. Kaj oni povas antaŭvidi, kiom multege da taskoj ankoraŭ estos solvendaj en la venontaj jaroj kaj ĝenerale kaj por niaj esperantistaj kolegoj. Ni nur povas deziri al ili sukceson, bonŝancon kaj PACON.

Koregan dankon por la belaj kaj agrablaj horoj en la rondo de la kroataj geamikoj.

J.Giessner

Memortabulo restarigita



Raportas s-ro Heinrich Dandorfer, Weiden (Oberf), D

La 8an de aprilo 1995 okazis solena senvualigo de renovigita memortabulo honore al L.L.Zamenhof apud la puto de la paco en la parko de Františkovy Lázně (Ĉeĥa Respubliko). Tie la unua Zamenhof-monumento estis starigita en la jaro 1914 kun helpo de bavara fervojisto Jakob Hechtl [Heĥtl], kiu loĝis en Františkovy Lázně. Post ĝia detruo pere de nazioj en la jaro 1938 la loko restis malplena ĝis 1991, kiam la kongreso de esperantistoj-handikapuloj tie starigis memortabulon, kiu bedaŭrinde estis detruita de vandalo en 1994. Danke al donacoj de esperantistoj el kelkaj landoj jam duonon de jaro poste oni sukcesis starigi novan tabulon. La solenaĵon ĉeestis 6 membroj de la "Fervojista Esperantogrupo" el Weiden (Germanio). ■

La muzea fervojo "Tertitten"

La fervojo norden de Oslo branĉiĝas en Lillestrøm norden kaj orienten. Sur la orienten iranta situas la stacio Sørumsand, de kie en antaŭaj tempoj estis branĉlinio 750 mm- ŝpura, kiu nomiĝis "Tertitten": La oficiala nomo estis "Urskog-Hølandsbanen" pro la nomoj de la distriktoj tra kiuj ĝi iris.

La konstruado okazis en tri etapoj ek de 1894, kaj en 1903 ĉi tiu 57 km longa fervojo estis inaŭgurita.

Ĝi vere servis kiel "vivnervo" en ĉi tiuj distriktoj, kiuj estis kaj kamparaj kaj arbarriĉaj. Speciale grava estis la transportado de trunkaro kaj konstruadlignaĵmaterialoj, kaj gravaj estis la transportado de kamparproduktoj kaj la pasaĝertrafiko.

Dum la lastaj jaroj de la funkcio de "Tertitten" estis tre populare interligi vojaĝon per ĝi kun vojaĝo per la vaporboato "Turisten". De la finstacio Skulerud oni kun "Turisten" vojaĝis suden trans pluraj lagoj kaj tra pluraj kluzoj kaj venis al Halden, de kie oni per trajno vojaĝis norden al Oslo.

Sed la konkurado de la aŭtomobiloj rezultigis ĉesigon de ĉi tiu fervojo, kaj la lasta trajno veturis la 3an de januaro 1960.

La 19an de junio 1966 "Tertitten" reviviĝis kiel 3 km longa muzea fervojo kun elirpunkto en Sørumsand, kie poste estis konstruata stacieto en malnova stilo.

"Tertitten" estas funkciigata de societo, kaj dank'al ĝiaj entuziasmaj membroj vi povas en la dimanĉoj somere travivi kiel estis vojaĝi per "Tertitten" en la antaŭaj tempoj en malgrandaj vagonoj, tirataj de unu el la spiregantaj vaporlokomotivoj, kiuj ĉiuj havas nomojn samaj kiel i.a. la antaŭtempaj stacioj de la fervojo.

La vojaĝo tien kaj reen daŭras 55 minutojn, kaj vi povas elekti inter unu duaklasa kaj pluraj triaklasaj vagonoj, kaj vi povas dum la reenvojaĝo resti en la stacieto Ringsfoss, ekzemple, ĝis la posta trajno. Ĉi tie vi povas aĉeti kafon, malvarman trinkaĵon kaj tipe norvegajn vaflojn, kaj sendi kartojn kun motivoj de la antaŭtempa fervojmaterialo - kun speciala poŝtstampo de "Tertitten".

La muzea fervojo iras en Ringsfoss tute apud la fervojlinio Oslo S - Stokholmo, kaj, je ĝusta tempo, ekasprestrajno rapidege preterpasas. Ho, kia komparo al la idilia muzea trajno!

El broŝuroj pri "Tertitten" Odd Kolbrek

Jarkunveno de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio (ĈFEA)

Ĉinaj fervojistaj esperantistoj okazigis jarkunvenon je la 14a-20a de aŭgusto 1994 en la ĉemara urbo Qinhuangdao, Hebei-Provinco. Dudek fervojistaj esperantistoj de la urboj Beijing,Tianjin, Huhhot (Interna Mongolio), Tonghua (Jilin-provinco) Baotou (Interna Mongolio), Xinxiang (He'nan-provinco), Taiyuan (Shanxi-Provinco), Wuhan (Hubei-provinco), Nanning (Guangxi-aŭtonoma regiono) kaj Qinhuangdao (Hebei-provinco) prezentis pri siaj atingoj en la Esperanto-movado en diversaj lokoj de Ĉinio kaj seminariis pri la ĉinaj politikoj "Reformo-malfermo". La ĉeestantoj opinias, ke Esperanto devas kuniĝi kun la fakoj en diversaj flankoj de scienco kaj tekniko, kun interŝanĝo en kulturo, scienco kaj tekniko tra la mondo, kun ekonomio, komerco kaj turismo. Ili interŝanĝis spertojn en la apliko de fervoja fako, diskutis pri partopreno de la 47a Kongreso de IFEF en Hungario, kompilado de la revuo pri fervoja scienco kaj tekniko en Esperanto kaj la laborplano de ĈFEA en la venonta jaro.

Ĉinaj fervojistaj esperantistoj bonvenigas diversslandajn esperantistojn viziti Ĉinion kaj volas doni al ili turisman servon: trafikon, loĝadon, manĝadon kaj akompanadon.

En la jarkunveno partoprenis ankaŭ la estraranoj de Ĉina Esperanto-Ligo.

Krome, kunvenantoj vizitis la antikvan Grandan Muron kaj multajn belajn vidaĵojn kaj antikvaĵojn en la urboj Qinhuangdao, Beidaihe kaj Shanhaiguan. Ili ankaŭ naĝis ĉe la Bohai-maro en la belaj urboj Qinhuangdao akj Beidaihe, famaj somerumejoj en Ĉinio kaj tra la mondo.

Han ZuWu (vicprezidanto de ĈFEA)

Fervojista kanto

Apud fervoja rel',
viv' estas ĝojo,
kantas pri monda bel'
al ni fervojo.
Rapidantaj laŭ la horplan'
trajnojn mi salutas per man',
fiera estas mi, bluarmean'!

Rekantaĵo:

Ĉi flugil' en nia signo
estas ne parad',
ĝin kunprenas ja kun digno
ĉiu trajna rad'.
Tutan teron ligas ret' de fervojlini'
kaj sur ĝi la vagonaroj
pelas sin sen ajnaj baroj
en serv' al ni.
Fervojista kolektivo
kontribuas al la vivo
en harmoni'!

(El la ĉeĥa esperantigis Josef Cink)

JAFE jubileas

La 3an de aprilo 1955 fondiĝis en Beograd *Jugoslavia Asocio de Fervojistoj-Esperantistoj* (JAFE).

La 15an de aprilo 1995 JAFE festis sian 40jaran datrevenon. Raporton ni kompreneble ne povas nun aperigi, sed laŭ antaŭaj informoj oni esperis pri eldono de fervojfaka vortaro Eo - serba + serba - Eo.

Legu cetere denove pri la agado de JAFE en IF 1994.6 pĝ 82 kaj IF 1995.2 pĝ 26.

Gratulon al JAFE! ■

FERVOJA KORESPONDA SERVO

S-ro Germano GIMELLI, Via Creti 61,
I-40128 BOLOGNA, Italio.

Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp. Aldonu se eble internacian respondkuponon. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Italio.

Memorvortoj

Károly Rödönyi (1912-1995)

En januaro 1995 forpasis Károly Rödönyi, estinta generaldirektoro de Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV), estinta Ministro de Poŝta kaj Trafika Aferoj. Li estis membro de la Honora Patrona Komitatano de IFEF.

Li akiris la inĝenieran diplomon en 1936, li komencis sian fervojan deĵoron en 1938. Li deĵoris en diversaj postenoj, kaj en 1957 oni nomumis lin generaldirektoro de MÁV. En la jaro 1963 li estis generaldirektoro de MÁV kaj paralele viciministro. De 1974 ĝis 1976 (ĝis lia pensiigo) li estis ministro. Li estis membro de la Hungara Scienca Akademio kaj prezidanto de la Trafikscienca Asocio.

Kiel generaldirektoro de MÁV oni elektis lin prezidanto de UIC, kaj li praktikis tiun ĉi postenon dum du jaroj.

Kiel generaldirektoro de MÁV li ekkonis la laboron de la fervojistaj esperantistoj, eĉ kaj morale kaj finance li apogis tiun. Li akcelis la instruadon de nia Internacia Lingvo Esperanto ĉe la Fervoja Oficireduka Instituto de MÁV, kaj li helpis la internacian kunlaboron de la hungaraj fervojistaj esperantistoj. En 1971 IFEF elektis lin membro de la Honora Patrona Komitato.

Kun honora estimo ni adiaŭas al Károly Rödönyi. Ni konservas lian memoron.

István Gulyás, vicprezidanto

Vivis inter ni ...

La 20an de novembro 1994 en Bruselo mortis **Leo De Bruyne**. Estas malfacile kredi, ke tiu serena, gaja homo, ŝatata kaj larĝe konata "Leo" forlasis nin por ĉiam. Li vivis en Pollando, en Sępolno Krajeńskie nur kelkajn jarojn, kaj jam enradikiĝis en niajn realaĵojn. Krom lia specifa karaktero akiris li aŭtentan estimon kaj aprobon ne nur de nia familio, sed ankaŭ de la loĝantaro kaj estraro de la urbo. Tiujn, kiuj havis plezuron ekkoni lin proksime, frapis lia vigleco, agemo, preteco al ĉiama helpo, kaj precipe sincera bonkoreco. La bonkoreco pri kiu atestas ne nur vortoj, sed pluraj praveblaj faktoj. Estas ja li kiu malfermis antaŭ polaj esperantistoj, ĉefe fervojistoj, la vojon okcidenten. Estis Leo, kiu aranĝadis malfacile akireblajn vizojn, malfermadis bankkontojn por ekskursanojn. Aranĝis multajn ekskursojn al Belgio, Nederlando, Luksemburgio kaj Francio. La partoprenantoj de tiuj ĉi ekskursoj vidis multajn interesajn antikvaĵojn, arkitekturaĵojn kaj belajn pejzaĝojn. Havis ankaŭ okazon ekkoni "de interne" modernajn industriojn, agrikulturejojn, sciencajn institutojn ktp. La ekskursoj, kiujn li organizis, estis ne nur turismo, sed ankaŭ lernigaj lecionoj de mastrumado kaj moderneco, la instigo al imitado de bonaj ekzemploj. Ni traktadis lin kvazaŭ trezoron! Pro ĉio, kion li faris pro ni, ni reciproke dankante oferadis al li niajn amikecojn kaj korojn, en kiuj li restos por ĉiam.
Pro lia agado en Pollando li estis ofte honorigita en diversaj urboj per ĝiaj aŭtoritatoj. En Sępolno li estis honora civitano. Li planis ankoraŭ multon fari, ankaŭ por Sępolno, kiun li vizitadis de la jaro 1984. De 1990 ĝis fino de sia vivo li havis la karto-permeson de konstanta restado en Pollando.

Kiam en januaro 1990 li grave malsaniĝis, la polaj kuracistoj faris ĉion por ke li resaniĝu, kaj ili sukcesis. Ĝi estis kiel danko de poloj, kaj la Sinjoro Dio donacis al Leo ankoraŭ kvin jarojn de vivo. Senkompata morto komencis dum kunsido de fervojista Esperanto-sekcio en Bruselo - mortis en kliniko.

Por mi persone ĝi estas ne unununura tragedio, kiu trafis min en novembro. En la nokto de la 21/22a de novembro subite mortis mia bofrato. Li esti tre forte ligita kun Leo. La 24an de novembro okazis la ceremonio de entombigo de la bofrato, en kiu partoprenis ankaŭ geamikoj de Leo. Signifoplenajn florbukedojn alportis reprezentantoj de urbestraro, lernejoj, fervojistoj, najbaroj kaj gekonatoj, de Esperantotur kaj Monda Turismo kaj gvidantoj el Bydgoszcz.

Leo Charles De Bruyne
- nia neforgesebla amiko - restos ĉiam en nia dankplena memoro.
Ripozu en paco!

Janina Bańkowska

INTERNACIA FERVOJISTO
1995.3
47a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
E Henning Olsen,
Åderupvej 182,
DK-4700 Næstved.
Tel + fakso +45 53 72 73 77.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 05.06.1995

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Ĝis nun HdE aperis en ses milionoj da ekzempleroj

Grava kulturpremio al "HEROLDO".

La germana Fondaĵo "FAME" asignis al "Heroldo de Esperanto" kaj al la verkistino Spomenca Štimec la kulturpremion 1994 (po 5 mil markoj), pro ilia kontribuo al la disvastigo de kulturaj verkoj kaj subteno de internacia kompreniĝo.

La monda sendependa gazeto HdE (16 numeroj jare), fondita en Kolonjo en 1920 de Teo Jung kaj honorofice redaktata, de 1961, de Ada Fighiera-Sikorska, ĝis nun aperis preskaŭ 1.900 fojojn en pli ol ses milionoj da ekzempleroj entute; ĝi estas dissendita al ĉ. 70 landoj; multaj legantoj en neevoluintaj landoj ricevadas ĝin senpage.

En sia 73jara vivo "Heroldo" eldonis ĉ. 100 Esperanto-librojn kun pli ol 20.000 paĝoj entute. Famaj fariĝis ĝiaj modernaj lernolibroj, plurfoje reeldonitaj, en Esperanto, angla, hispana, franca kaj itala lingvoj. Germanlingva lernolibro estas en preparo.

Antaŭ la milito "Heroldo" estis malpermesita de Gestapo, kaj Teo Jung rifuĝis en Nederlando. En la postmilitaj jaroj la gazeto aperadis sinsekve en Scheveningen (Nederlando), Bruselo (Belgio), Madrido (Hispanio) kaj, nun, en Torino (Italio). ■

